

METALOWE KONSTRUKCJE BUDOWLANE	NORMA BRANŻOWA	BN-81 2912-01
	Konstrukcje stalowe Belki podsuwnicowe Obliczenia statyczne i projektowanie	Zamiast BN-65/8814-04
		Grupa katalogowa 0734

SPIS TREŚCI1. WSTĘP

- 1.1. Przedmiot normy
- 1.2. Zakres stosowania normy
- 1.3. Oznaczenia i określenia

2. MATERIAŁY

- 2.1. Postanowienia ogólne
- 2.2. Wytyczne doboru stali

3. ZASADY PROJEKTOWANIA

- 3.1. Ogólne zasady obliczeń
- 3.2. Obciążenia
 - 3.2.1. Ustalanie obciążeń
 - 3.2.2. Współczynniki
 - 3.2.3. Obciążenie pomostu, chodnika, schodów
 - 3.2.4. Obciążenie śniegiem
 - 3.2.5. Obciążenie wiatrem
 - 3.2.6. Wpływ zmian temperatury
 - 3.2.7. Składowe oddziaływania suwnicy
 - 3.2.8. Kojarzenie obciążeń
- 3.3. Ugięcia
 - 3.3.1. Ugięcie pionowe belek
 - 3.3.2. Ugięcie poziome belek
 - 3.3.3. Przemieszczenie poziome podpór
- 3.4. Wytrzymałość zmęczeniowa
 - 3.4.1. Postanowienia ogólne
 - 3.4.2. Grupy natężenia pracy

4. OBLICZENIA STATYCZNE

- 4.1. Postanowienia ogólne
- 4.2. Jezdnie suwnic natorowych
 - 4.2.1. Belki pełnościenne bez stężeń
 - 4.2.2. Belki pełnościenne ze stężeniem blachownicowym
 - 4.2.3. Belki pełnościenne ze stężeniem kratownicowym

- 4.2.4. Belki kratownicowe płaskie
- 4.2.5. Belki kratownicowe przestrzenne
- 4.2.6. Belki skrzynkowe
- 4.3. Jezdnie suwnic podwieszonych
- 4.4. Jezdnie jednoszynowe
- 4.5. Jezdnie suwnic wspornikowych
- 4.6. Kozły odbojowe
- 4.7. Inne postanowienia
 - 4.7.1. Przekrój szyny
 - 4.7.2. Naprężenia zastępcze w środku belki
 - 4.7.3. Połączenie środka belki
- 4.8. Stateczność miejscowa elementów pełnościennych
 - 4.8.1. Ogólne warunki stateczności
 - 4.8.2. Współczynniki
 - 4.8.3. Żebra usztywniające

5. ZALECENIA KONSTRUKCYJNE

- 5.1. Postanowienia ogólne
- 5.2. Belki
- 5.3. Stężenia
 - 5.3.1. Stężenia poziome
 - 5.3.2. Stężenia pionowe
- 5.4. Szyny
- 5.5. Połączenia
 - 5.5.1. Połączenia pasów
 - 5.5.2. Połączenia żeber
 - 5.5.3. Połączenia szyn
- 5.6. Inne zalecenia

ZAŁĄCZNIK

Przybliżone obliczenie belek

INFORMACJE DODATKOWE

Zgłoszona przez Centralny Ośrodek Badawczo-Projektowy Konstrukcji Metalowych MOSTOSTAL
 Ustanowiona przez Zjednoczenie Konstrukcji Stalowych i Urządzeń Przemysłowych MOSTOSTAL dnia 7 stycznia 1981 r.
 jako norma obowiązująca od dnia 1 kwietnia 1981 r.
 (Dz. Norm. i Miar nr 3/1981 poz. 15)

1. WSTĘP

1.1. Przedmiot normy. Przedmiotem normy jest obliczanie i projektowanie stalowych belek podsuwnicowych obciążonych suwnicami o wiotkim lub sztywnym podwieszeniu przemieszczanego ładunku, a także torów jezdnych obciążonych podwieszonymi urządzeniami dźwigowo-transportowymi.

1.2. Zakres stosowania normy. Normę należy stosować przy opracowywaniu dokumentacji technicznej belek podsuwnicowych i torów jezdnych dźwignic podwieszonych. Ponadto, w zakresie postanowień uzupełniających do PN-80/B-03200, norma dotyczy konstrukcji bezpośrednio związanych z belkami.

1.3. Oznaczenia i określenia

- m_{sd} - współczynnik stateczności miejscowej przy do-cisku,
 z - odcinek, na który rozkłada się siła (skupiona) działająca na pas belki,
 η - współczynnik utwierdzenia środka w pasie belki,
 φ - współczynnik dynamiczny,
 E_k - energia kinetyczna,
 R_z - wytrzymałość zmęczeniowa stali.

Pozostałe oznaczenia oraz określenia - wg PN-80/B-03200.

Wskaźniki d oraz g w oznaczeniach odnoszą dany parametr do odpowiedniej (dolnej lub górnej) krawędzi lub odpowiedniego pasa (np. σ_d , W_{xg}).

2. MATERIAŁY

2.1. Postanowienia ogólne. Stal, części i materiały do połączeń oraz materiały do zabezpieczeń przed korozją i ogniem należy przyjmować wg PN-80/B-03200.

Na tory jezdne dźwignic zaleca się stosować szyny dźwigowe wg PN-62/H-93410 a w uzasadnionych przypadkach dopuszcza się stosowanie innych rodzajów szyn, np. prętów prostokątnych ze stali o własnościach określonych w powyższej normie lub szyn kolejowych.

2.2. Wytyczne doboru stali. Rodzaj wyrobu oraz gatunek, kategoria, odmiana i stan stali na główne elementy belek podsuwnicowych oraz torów jezdnych dźwignic podwieszonych powinny być dobrane odpowiednio do natężenia pracy dźwignic (grupy wg PN-79/M-06503), warunków technologicznych montażu belek (np. spawanie) oraz warunków eksploatacyjnych (wolno stojące estakady, jezdnie w zamkniętych budynkach). Zestawienie - wg tabl. 1.

Żądane własności stali powinny być potwierdzone w zaświadczeniu o jakości lub atście.

Stal na słupy i inne elementy związane z belkami - wg PN-80/B-03200.

Tablica 1

Kategoria stali		Estakady wolno stojące	Jezdnie w budynkach	Grupa natężenia pracy dźwignicy
Stal ¹⁾	$R_e \min \leq 355 \text{ MPa}$	odmiana U lub C	$g \leq 20^2)$ półuspokojona	1, 2, 3, 4
			$g > 20$ uspokojona lub normalizowana	
	$R_e \min > 355 \text{ MPa}^3)$	odmiana D	odmiana C	5, 6
	$R_e \min \leq 355 \text{ MPa}$	odmiana M lub D	odmiana U lub C	
	$R_e \min > 355 \text{ MPa}$	nie zalecana	nie zalecana	

¹⁾ Wg PN-72/H-84018, PN-72/H-84020 oraz norm przedmiotowych.

²⁾ Grubość kształtownika w mm.

³⁾ W przypadku jezdni dźwignic 3 i 4 grupy natężenia pracy, celowość zastosowania stali $R_e \min > 355 \text{ MPa}$ powinna być sprawdzona z uwzględnieniem zmęczenia.

3. ZASADY PROJEKTOWANIA

3.1. Ogólne zasady obliczeń statycznych i projektowania, metodę obliczeń wg stanów granicznych, wytrzymałości obliczeniowe stali i połączeń oraz ogólne postanowienia w zakresie obciążeń i ugięć przyjmuje się wg PN-80/B-03200.

3.2. Obciążenia

3.2.1. Ustalanie obciążeń. Poza ogólnymi zasadami ustalania obciążeń należy stosować wymagania wg PN-64/B-02012 oraz PN-72/B-02013.

Ponadto przy ustalaniu rodzaju obciążenia belki przyjmuje się:

a) obciążenia pionowe suwnicami 5 i 6 grupy natężenia pracy - jako obciążenie zmienne długotrwałe,

b) obciążenie poziome i obciążenie pionowe w innych przypadkach niż podano w poz. a) oraz obciążenie pomostów, chodników, schodów - jako obciążenie zmienne krótkotrwałe,

c) uderzenie dźwigni w urządzenia odbojowe - jako obciążenie zmienne wyjątkowe.

Jeżeli w nawie występuje więcej niż jedna dźwignia, to do obliczeń (wytrzymałości m.in. zmęczeniowej, stateczności, ugięć) przyjmuje się najniekorzystniejsze oddziaływanie dwu dźwigni.

Do obliczeń torów jezdnych suwnic wspornikowych przyjmuje się naciski kół na tory (wg charakterystyki suwnicy) oraz siły hamowania suwnicy równe 0,1 nacisku kół (bez współczynnika dynamicznego), natomiast nie uwzględnia się sił hamowania wózka.

3.2.2. Współczynniki. Dla składowej oddziaływania wywołanej ciężarem własnym dźwigni przyjmuje się współczynnik obciążenia równy 1,1. Współczynniki obciążenia dla pionowego i poziomego oddziaływania dźwigni od obciążeń użytkowych (udźwigu) należy przyjmować w zależności od natężenia pracy dźwigni:

- 1,1 w przypadku 1, 2 i 3 grupy,
- 1,15 w przypadku 4 grupy,
- 1,2 w przypadku 5 grupy,
- 1,25 w przypadku 6 grupy.

Współczynnik jednoczesności obciążeń stosowany do zmiennych obciążeń krótkotrwałych odnosi się również do przypadków wymiarowania belki podsuwnicowej z uwzględnieniem nacisku kół kilku (dwu lub więcej) niezależnie działających suwnic zaliczonych do 1 ÷ 4 grupy natężenia pracy.

3.2.3. Obciążenie pomostu, chodnika, schodów. Obciążenie użytkowe chodnika i schodów należy przyjmować 1500 Pa, a obciążenie pomostów remontowych - nie mniej niż 2500 Pa; przy czym przyjmuje się, że obciążenie pomostu remontowego nie występuje jednocześnie z obciążeniem belki dźwignią.

3.2.4. Obciążenie śniegiem wg PN-80/B-02010 uwzględnia się przy wymiarowaniu belek podsuwnicowych wówczas, gdy - oprócz obciążenia suwnicami - belki te obciąża konstrukcja budynku (np. dach). Nie uwzględnia się obciążenia śniegiem w przypadku belek eksploatowanych w otwartej przestrzeni.

3.2.5. Obciążenie wiatrem wg PN-77/B-02011 belek podsuwnicowych pracujących w budynkach zamkniętych uwzględnia się, gdy - oprócz obciążenia suwnicami - belki te obciąża konstrukcja budynku, m.in. przez stężenia belek podsuwnicowych podpierające ścianę zewnętrzną.

Natomiast obciążenie wiatrem belek eksploatowanych w otwartej przestrzeni określa się wg PN-74/M-06514, uwzględniając działanie ciśnienia dynamicznego wiatru na belkę podsuwnicową, suwnicę, zawiesie i przemieszczany ładunek.

3.2.6. Wpływ zmian temperatury - wg PN-74/M-06514.

3.2.7. Składowe oddziaływania suwnicy (jeżeli nie są określane w sposób dokładny) tj. największe i najmniejsze wartości oddziaływania koła suwnicy wywołane ciężarem własnym oraz udźwigiem można przyjmować odpowiednio:

- od udźwigu

$$V_{Q \max} = \frac{Q(a - e_h)}{an} \quad V_{Q \min} = \frac{Q \cdot e_h}{an}$$

- od ciężaru własnego

$$V_{G \max} = V_{\max} - V_{Q \max} \quad V_{G \min} = V_{\min} - V_{Q \min}$$

Udźwig suwnicy (Q), maksymalny i minimalny nacisk koła ($V_{\max}$, $V_{\min}$), rozstaw torów (a), najmniejszą odległość haka od toru (e_h) oraz liczbę kół po jednej stronie suwnicy (n) przyjmuje się wg charakterystyki suwnicy.

3.2.8. Kojarzenie obciążeń. W obliczeniach przyjmuje się najniekorzystniejsze działanie następujących obciążeń:

- pionowe obciążenie suwnicami (ze współczynnikiem dynamicznym),
- pozioma siła hamowania wózka (bez współczynnika dynamicznego),
- ciężar własny belki i chodnika,
- obciążenie użytkowe chodnika (nie dotyczy pomostów remontowych),
- oddziaływanie konstrukcji hali (np. dachu, ścian).

Ponadto w obliczeniach konstrukcji wsporczej (słupy, stężenia) uwzględnia się poziomą równoległą do toru siłę hamowania suwnicy.

3.3. Ugięcia

3.3.1. Ugięcia pionowe belek podsuwnicowych i torów jezdnych, niezależnie od sposobu podparcia, nie powinno

przekraczać (l - rozpiętość belki):

$l/400$ - przy obciążeniu suwnicami o napędzie ręcznym oraz wciągnikami i wciągarkami jednoszynowymi,

$l/500$ - przy obciążeniu suwnicami o udźwigu do 50 t,

$l/600$ - przy obciążeniu suwnicami o udźwigu ponad 50 t.

3.3.2. Ugięcie poziome belek podsuwnicowych i torów jezdnych (między podporami) nie powinno przekraczać $l/1000$ rozpiętości belki i nie powinno wynosić więcej niż 10 mm.

3.3.3. Przesunięcie poziome podpór (słupów) wolno stojących estakad, a także jezdni dźwignic 5 i 6 grupy natężenia pracy eksploatowanych w budynkach zamkniętych (z wyjątkiem suwnic hakowych, magazynowych i warsztatowych) nie powinno przekraczać (h - poziom jezdni suwnicowej):

$h/2000$ - w kierunku wzdłużnym,

$h/1000$ - w kierunku poprzecznym, gdy jest rozpatrywany płaski układ statyczny (np. dwa słupy jednonawowej estakady),

Można nie uwzględniać zmęczenia stali w przypadku belek obciążonych dźwignicami 1, 2 i 3 grupy natężenia pracy, jeżeli na belkę zastosowano stal o $R_e \min \leq 355$ MPa oraz w konstrukcji belki nie występuje karb rodzaju K4 wg PN-79/M-06515.

3.4.2. Grupy natężenia pracy 1B + 6B belek podsuwnicowych lub jezdni dźwignic podwieszonych ustala się wg PN-79/M-06515, analogicznie jak grupy 1U + 6U w przypadku ustrojów nośnych dźwignic, przy czym należy uwzględnić pracę dźwignic (dwu lub jednej) w zakładanym okresie eksploatacji konstrukcji (zwykle 50-letnim).

W przypadku braku danych, grupę natężenia pracy belki można przyjmować wg tabl.2 w zależności od klasy obciążenia ($Q1 + Q4$) oraz klasy wykorzystania ($C1 + C8$) jednej dźwignicy najniekorzystniej oddziaływującej na belkę; tak ustaloną grupę natężenia pracy belki podwyższa się o 1° w przypadku, gdy założenia technologiczne przewidują stałą współpracę dwu dźwignic.

Tablica 2

Klasy obciążenia i klasy wykorzystania wg PN-79/M-06503	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	C8
Q1	-	-	1B	2B	2B	3B	3B	4B
Q2	-	1B	2B	3B	3B	4B	4B	5B
Q3	1B	2B	3B	4B	4B	5B	5B	6B
Q4	2B	3B	4B	5B	5B	6B	6B	6B

$h/1500$ - w kierunku poprzecznym, gdy uwzględnia się współpracę sąsiednich układów (w kierunku jazdy suwnicy).

Poza to, niezależnie od grupy natężenia pracy suwnic, względne przesunięcie poziome podpór belek podsuwnicowych (zmiana prześwitu) nie powinno przekraczać 20 mm, gdy prędkość jazdy mostu suwnicy $v_{jm} \leq 80$ m/min oraz 12 mm przy $v_{jm} > 80$ m/min.

3.4. Wytrzymałość zmęczeniowa

3.4.1. Postanowienia ogólne. Wytrzymałość zmęczeniową stali i połączeń belek podsuwnicowych i torów jezdnych należy ustalać wg PN-79/M-06515.

W obliczeniach zmęczeniowych przyjmuje się obciążenia charakterystyczne i nie uwzględnia się obciążeń poziomych ani użytkowych obciążeń pomostów.

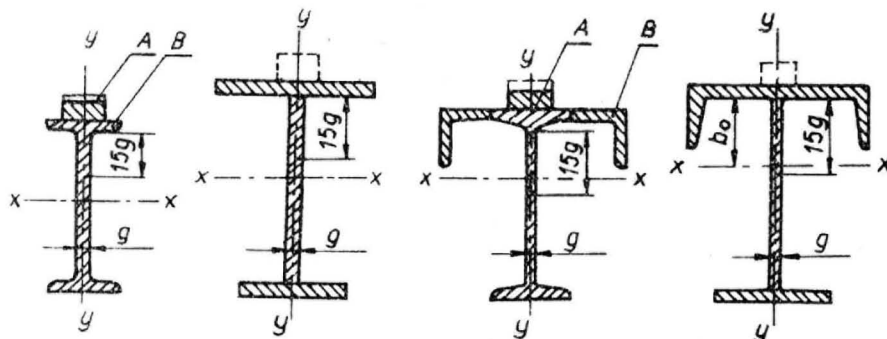
4. OBLICZENIA STATYCZNE

4.1. Postanowienia ogólne. Elementy rozciągane, elementy ściskane, elementy zginane oraz połączenia oblicza się wg PN-80/B-03200 z tą różnicą, że do wymiarowania belek podsuwnicowych i torów innych urządzeń dźwigowo-transportowych nie stosuje się zasad teorii plastyczności.

Zamiast przyjętych w niniejszym rozdziale uproszczonych założeń i obliczeń można stosować inne dokładniejsze, pod warunkiem spełnienia wymagań wg 3.1.

4.2. Jezdnie suwnic natorowych

4.2.1. Belki pełnościenne bez stężeń z dwiema lub z jedną osią symetrii przekroju (rys.1) można obliczać przy następujących założeniach:

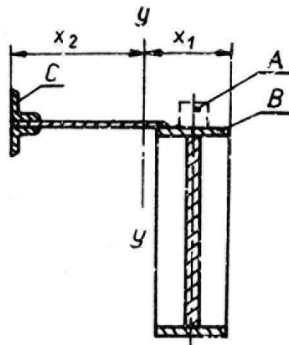


Rys.1

a) obciążenia pionowe (nacisk kół suwnicy, oddziaływanie konstrukcji dachu i inne) są przenoszone przez całkowity przekrój belki,

b) pomija się skręcanie (obrót przekroju) belki przy określaniu wpływu obciążeń poziomych,

c) moment zginający wywołany obciążeniem poziomym prostopadłym do toru (oddziaływanie kół suwnic, oddziaływanie konstrukcji i inne) jest przenoszony przez przekrój zastępczy obejmujący górny pas belki, część środnika o wysokości równej $15g$ (g - grubość środnika) oraz przekrój szyny gdy są uwzględnione wymagania wg 4.7.1.



BN-81/2912-01-2

Rys. 2

Wówczas naprężenia oblicza się wg wzorów:

- w dolnym pasie belki

$$\sigma_d = \frac{M_w + M_x \varphi}{W_{xd}} \leq \frac{R}{m_z} \quad (1)$$

- w górnym pasie belki

$$\sigma_g = \frac{M_w + M_x \varphi}{W_{xg}} \pm \frac{M_y}{W_y} \leq 1,1 \frac{R}{m_z} \quad (2)$$

w których:

M_w, M_x, M_y - momenty zginające wywołane: ciężarem własnym belki wraz z obciążeniem chodników i ciężarem dachu lub innych konstrukcji działających na belkę; pionowymi naciskami kół suwnic; poziomymi oddziaływaniami kół suwnic;

W_y - wskaźnik wytrzymałości zastępczego przekroju względem osi $y-y$ odniesiony do odpowiedniego punktu przekroju (np. A na rys. 1 w przypadku uwzględnienia przekroju szyny w przekroju zastępczym lub B na rys. 1 + 3).

Wartość pierwszego członu we wzorze (2) nie powinna być większa niż R/m_z .

Wpływ zmęczenia stali (zgodnie z 3.4) uwzględnia się przy sprawdzaniu naprężeń wg wzorów:

- w dolnym pasie belki

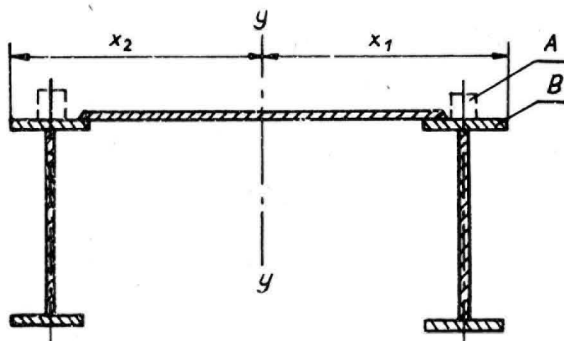
$$\sigma_d = \frac{M'_w + M'_x \varphi}{W_{xd}} \leq R_z \quad (3)$$

- w górnym pasie belki

$$\sigma_g = \frac{M'_w + M'_x \varphi}{W_{xg}} \leq R_z \quad (4)$$

w których M'_w, M'_x - momenty zginające wywołane obciążeniami wg 3.4.1.

4.2.2. Belki pełnościenne ze stężeniem blachownicowym poziomym (rys. 2 i 3) można obliczać przy następujących założeniach:



BN-81/2912-01-3

Rys. 3

a) obciążenia pionowe są przenoszone przez całkowity przekrój belki (blachownicy pionowej),

b) pomija się skręcanie belki przy określaniu wpływu obciążeń poziomych,

c) moment zginający wywołany obciążeniem poziomym jest przenoszony przez zastępczy przekrój górnego pasa belki wraz z całkowitym przekrojem stężenia, tj. blachownicy poziomej.

Wówczas naprężenia oblicza się:

- w dolnym pasie belki odpowiednio wg wzorów (1) i (3),

- w górnym pasie belki (A lub B na rys. 2 i 3) wg wzoru

$$\sigma_g = \frac{M_w + M_x \varphi}{W_{xg}} \pm \frac{M_y \cdot x_1}{I_y} \leq 1,1 R \quad (5)$$

uwzględniając wpływ zmęczenia stali wg wzoru (4),

- w zewnętrznym pasie stężenia (C na rys. 2) wg wzoru

$$\sigma_t = \frac{M_{w1}}{M_{x1}} + \frac{M_y \cdot x_2}{I_y} \leq R \quad (6)$$

Oznaczenia we wzorach (5) i (6):

x_1, x_2 - wg rys. 2,

I_y - moment bezwładności przekroju wg poz. c),

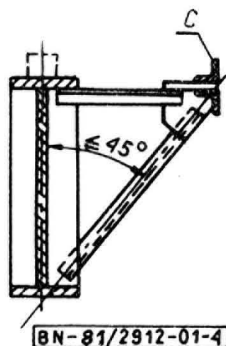
M_{w1} - moment zginający wywołany ciężarem własnym stężenia wraz z obciążeniem chodnika (użytkowym),

W_{x1} - wskaźnik wytrzymałości przekroju zewnętrznego pasa stężenia.

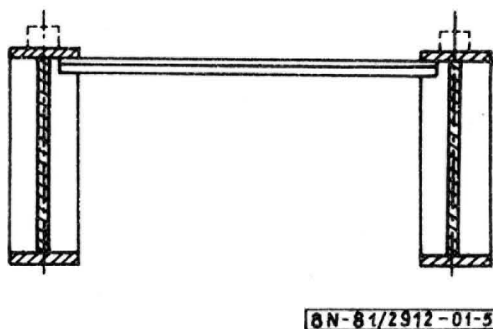
M_y - w przypadku jak na rys. 3 należy uwzględnić poziome oddziaływanie suwnic z sąsiedniej nawy.

Wartość pierwszego członu we wzorze (5) nie powinna być większa niż R .

4.2.3. Belki pełnościenne ze stężeniem kratownicowym poziomym (rys. 4 i 5) można obliczać przy założeniu, że moment zginający wywołany poziomymi oddziaływaniami kół suwnic jest przenoszony przez stężenie, tj. poziomą belkę kratownicową, której pas (jeden lub oba) stanowi przekrój zastępczy górnego pasa belki (jak w 4.2.1c). Pozostałe założenia - wg 4.2.2a), b).



Rys. 4



Rys. 5

Wówczas naprężenia sprawdza się:

- w dolnym pasie blachownicy odpowiednio wg wzorów (1) i (3),
- w górnym pasie blachownicy wg wzoru

$$\sigma_g = \frac{M_w + M_x \varphi}{W_{xg}} \pm \frac{P_{Ht} \cdot m_w}{F_g} \pm \frac{M_{yt}}{W_y} \leq 1,1R \quad (7)$$

uwzględniając wpływ zmęczenia stali wg wzoru (4),

- w zewnętrznym pasie kratownicy (C na rys. 4) wg wzoru

$$\sigma_t = \frac{M_{w1}}{W_{x1}} + \frac{P_{Ht} \cdot m_w}{F_t} \leq 1,05R \quad (8)$$

Oznaczenia we wzorach (7) i (8):

- F_g - pole zastępczego przekroju górnego pasa belki,
- F_t - pole przekroju zewnętrznego pasa kratownicy,
- M_{yt} - moment zginający wewnętrzny pas kratownicy (przekrój zastępczy), wywołany hamowaniem wózka suwnicy; przy obliczaniu momentu można posługiwać się tabl. 3,
- P_{Ht} - maksymalna siła w zewnętrznym pasie kratownicy (wywołana hamowaniem wózka).

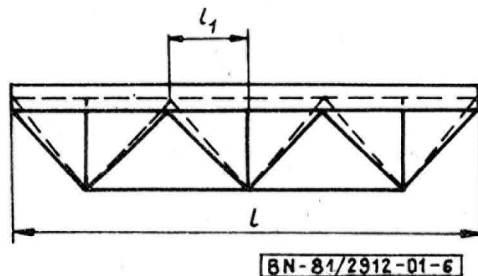
Wartość pierwszego członu we wzorze (7) nie powinna być większa niż R .

4.2.4. Belki kratownicowe płaskie można stosować do suwnic umiarkowanie obciążonych i eksploatowanych, gdy grupa natężenia pracy belki nie jest wyższa niż 4B.

Kratownicę oblicza się jako układ statycznie niewyznaczalny, przyjmując następujące założenia:

- a) w obliczeniu uwzględnia się sztywność górnego pasa,
- b) w węzłach górnego pasa kratownicy uwzględnia się występowanie mimośrodów siły w pasie, równego odległości punktu przecięcia osi krzyżulców od osi pasa (zgodnie z PN-80/B-03200),

- c) siły w prętach kratownicy wyznacza się pomijając sztywność węzłów oraz mimośrody (z wyjątkiem b) osi prętów względem linii siatki geometrycznej kratownicy (rys. 6),



Rys. 6

- d) największy moment zginający w górnym pasie kratownicy, wywołany bezpośrednim naciskiem kół suwnicy można przyjmować wg wzoru

$$M = c V l_1 \varphi \quad (9)$$

w którym:

- c - współczynnik (wg tabl. 3) zależny od stosunku e_k :
 - l_1 ; e_k - rozstaw kół suwnicy, l_1 - odstęp węzłów kratownicy,
 - V - pionowe oddziaływanie kół suwnicy (obliczeniowe).
- Naprężenia w górnym pasie kratownicy, wywołane siłami poziomymi, oblicza się jak w 4.2.2 lub 4.2.3, odpowiednio do rozwiązania konstrukcyjnego stężenia.

Tablica 3

$e_k: l_1$	Współczynnik c		$e_k: l_1$	Współczynnik c		$e_k: l_1$	Współczynnik c	
	przęsłowy	podporowy ¹⁾		przęsłowy	podporowy		przęsłowy	podporowy
0,1	+0,35	-0,17	0,6	+0,20	-0,16	1,1	+0,20	-0,14
0,2	+0,30	-0,16	0,7	+0,20	-0,16	1,2	+0,20	-0,13
0,3	+0,27	-0,15	0,8	+0,20	-0,16	1,3	+0,20	-0,12
0,4	+0,24	-0,14	0,9	+0,20	-0,16	1,4	+0,20	-0,10
0,5	+0,22	-0,15	1,0	+0,20	-0,15	1,5	+0,20	-0,08

¹⁾ Współczynnik c właściwy dla przęsłowego oraz podporowego momentu zginającego.

4.2.5. Belki kratownicowe przestrzenne można obliczać wg załącznika.

4.2.6. Belki skrzynkowe można obliczać wg załącznika.

4.3. Jeźdnie suwnic podwieszonych projektuje się zwykle jako belki o przekrojach dwuteowych walcowanych lub złożonych, przy czym nie zaleca się stosowania belek ażurowych.

Belki suwnic podwieszonych można obliczać przy następujących założeniach:

- a) obciążenia pionowe (nacisk kół suwnicy) są przenoszone przez całkowity przekrój belki,
- b) pomija się skręcanie belki przy określaniu wpływu obciążeń poziomych,
- c) moment zginający wywołany obciążeniem poziomym (prostopadłym do toru) przenosi przekrój zastępczy obejmujący pas belki obciążony bezpośrednio kołami suwnicy wraz z częścią środnika o wysokości równej $15g$ (g - grubość środnika).

Wówczas naprężenia oblicza się wg wzorów:

- w pasie obciążonym bezpośrednio kołami suwnicy

$$\sigma = \frac{M_w + M_x \varphi}{W_w} \pm \frac{M_y}{W_y} \leq R \quad (10)$$

- w drugim pasie belki

$$\sigma = \frac{M_w + M_x}{W_x} \leq R \quad (11)$$

Po prawej stronie wzoru (10 lub 11) odnoszącego się do pasa ściskanego, wartość wytrzymałości obliczeniowej R należy podzielić przez współczynnik zwichrzenia m_z .

Łączniki w elementach rozciąganych podwieszenia torów projektuje się przyjmując zmniejszone o 30% wartości wytrzymałości obliczeniowej.

4.4. Jeźdnie jednoszynowe można obliczać wg 4.3 uwzględniając przy tym występowanie naprężeń miejscowych w stopce dolnej na skutek zginania kołami wózka oraz zmniejszanie się grubości stopki (do 20%) na skutek ścierania. Dopuszcza się pominięcie naprężeń miejscowych oraz ścierania stopki pod warunkiem redukcji o 50% wytrzymałości obliczeniowej stali stopki.

4.5. Jeźdnie suwnic wspornikowych projektuje się stosując odpowiednio postanowienia 4.2, 4.3 oraz 4.4.

4.6. Kozły odbojowe. Na końcach torów szynowych instaluje się kozły odbojowe wyposażone w odboje sprężyste albo twarde z nakładką sprężystą lub gumową.

Siłę uderzenia w odbój określa się wg charakterystyki zderzaka dźwignicy ¹⁾ na podstawie wartości energii kinetycznej E_k uderzenia wyrażającej się wzorem

$$E_k = \frac{m_1 v_u^2}{2} \quad (12)$$

w którym:

m_1 - masa skrajnej dźwignicy przypadająca na dany odbój, wyznaczona z uwzględnieniem niesymetrycznego lub zmiennego położenia środka ciężkości masy względem odbojów; w przypadku sztywnego podwieszenia ładunku, do masy dźwignicy wlicza się masę elementów podwieszenia oraz masę ładunku.

v_u - prędkość uderzenia, którą przyjmuje się w granicach $0,5 \div 1$ znamionowej prędkości jazdy dźwignicy, w zależności od zastosowanego systemu hamowania dźwignicy.

Wymagania ogólne - wg PN-81/M-45013.

¹⁾ Zderzaki dźwignic są odbierane wg przepisów Urzędu Dozoru Technicznego, zwykle wg wytycznych zawartych w ZN-74/1232-3371 Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Dźwignic i Urządzeń Transportowych DETRANS Bytom.

4.7. Inne postanowienia

4.7.1. Przekrój szyny można uwzględniać w zastępczym przekroju pasa belki, jeżeli są spełnione następujące warunki:

a) połączenie (łączniki) szyny z belką jest obliczone z uwzględnieniem sił rozwarstwiających,

b) do obliczeń przyjmuje się zmniejszoną o 25% wysokość główki szyny dźwigowej lub kolejowej (w przypadku szyn o przekroju prostokątnym - 75% całkowitej wysokości szyny),

c) rozwiązanie konstrukcyjne umożliwia regulację toru przez zmianę położenia całej belki (wraz z szyną).

4.7.2. Naprężenia zastępcze w środkniku belki w obszarze przylegającym do pasa, który nie jest obciążony (bezpośrednio) kołami dźwigni, sprawdza się wg PN-80/B-03200.

Naprężenia zastępcze w obszarze środknika przylegającym do pasa obciążonego kołami dźwigni sprawdza się wg wzoru

$$\sigma_z = \sqrt{\sigma_x^2 + \sigma_y^2 - \sigma_x \sigma_y + 3\tau_Q^2} \leq 1,1 R \quad (13)$$

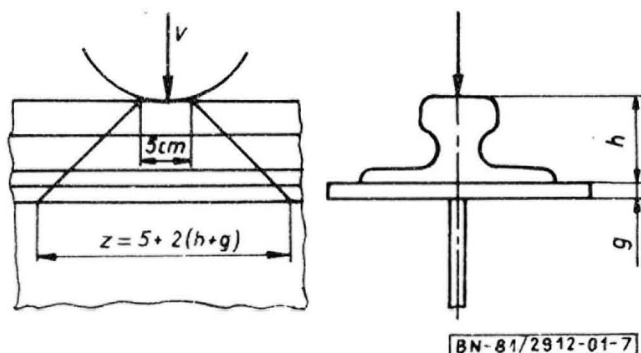
w którym:

σ_x - naprężenie normalne od zginania belki wywołanego obciążeniami pionowymi,

σ_y - naprężenie od nacisku koła dźwigni; można przyjmować $\sigma_y = \frac{V\varphi}{zg}$

$\tau_Q = \frac{(Q_w + Q_x)S}{I_x g}$ - naprężenia ścinające.

z - można przyjmować wg rys. 7,



Rys. 7

Q_w - siła poprzeczna wywołana ciężarem własnym belki wraz z obciążeniem chodników i ciężarem dachu lub innych konstrukcji działających na belkę,

Q_x - siła poprzeczna wywołana pionowymi naciskami kół suwnicy,

S - moment statyczny pasa belki (gdy są spełnione warunki wg 4.7.1, łącznie z przekrojem szyny).

4.7.3. Połączenie środknika belki (o złożonym przekroju) z pasami za pomocą spoin pachwinowych lub czołowych oblicza się wg PN-80/B-03200, przyjmując odpowiednie współczynniki s oraz naprężenia wyznaczone wg 4.7.2.

W przypadku nitowego połączenia środknika belki z pasem obciążonym kołami suwnicy, na każdy nit (poziomy) przypada siła wg wzoru

$$N = t_1 \sqrt{\left[\frac{(Q_w + Q_x)S}{I_x} \right]^2 + \left(\frac{V\varphi}{z_n} \right)^2} \quad (14)$$

w którym:

t_1 - odcinek połączenia (szwu) przypadający na jeden nit,

z_n - wymiar z wyznaczony na linii szwu.

4.8. Stateczność miejscowa elementów pełnościennych

4.8.1. Ogólne warunki stateczności. Stateczność miejscową ściskanego pasa belki oraz stateczność środknika przy ścinaniu i zginaniu sprawdza się wg PN-80/B-03200, a stateczność środknika przy docisku (pasa do środknika) można sprawdzać wg wzoru

$$\sigma_y \leq \frac{R}{m_{sd}} \quad (15)$$

przy ograniczeniu siły $V \leq 36g^2R$ przekazywanej na środknik (g - grubość środknika).

W przypadku złożonych stanów naprężeń stateczność miejscową środknika sprawdza się wg wzorów:

a) środknik nieuzębrowany wzdłużnie (bez żeber lub uzębrowany poprzecznie),

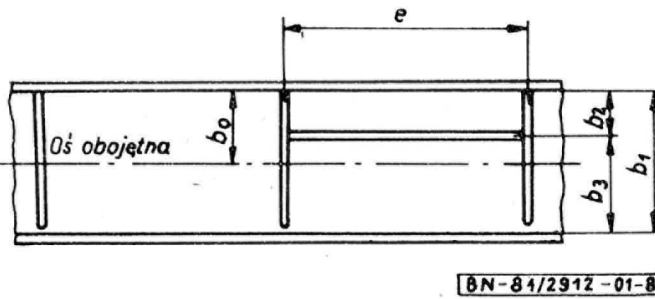
$$\sigma_z = \sqrt{(m_{sy} \cdot \sigma_y + m_{sx} \cdot \sigma_{xg})^2 - 3m_{sy} \cdot \sigma_y \cdot m_{sx} \cdot \sigma_{xg} + 3(m_{st} \cdot \tau_Q)^2} \leq 1,1 R^1 \quad (16)$$

b) środknik uzębrowany poprzecznie i wzdłużnie, w polu między żebrą wzdłużnym a pasem ściskanym (rys. 8).

$$\sigma_z = \frac{1-v}{2} (m_{sy} \cdot \sigma_y + m_{sx} \cdot \sigma_{xsr}) + \sqrt{\frac{1}{4} (m_{sy} \cdot \sigma_y + m_{sx} \cdot \sigma_{xsr})^2 + \frac{3}{4} v (m_{sy} \cdot \sigma_y - m_{sx} \cdot \sigma_{xsr})^2 + 3(m_{st} \cdot \tau_Q)^2} \leq 1,1 R^1 \quad (17)$$

¹⁾ Wzór z pracy prof. dr inż. Janusza Murzewskiego.

c) środnik uźebrowany poprzecznie i wzdłużnie, w polu między żebrą wzdłużnym a pasem rozciągającym - wg wzoru (18), w którym σ_{xg} należy zastąpić wyrażeniem $\frac{b_0 - b_2}{b_0} \cdot \sigma_{xg}$ oraz σ_y wyrażeniem $0,4\sigma_y$



Rys. 8

W przypadku gdy siła skupiona działa na rozciągany pas belki, to stateczność miejscową środnika sprawdza się:

- w strefie ściskanej wg PN-80/B-03200,
- w strefie rozciąganej stosuje się wzór (16) przy $\sigma_{xg} = 0$.

4.8.2. Współczynniki m_{st} , m_{sn} , m_{sd} są określone przez uogólniony współczynnik m_s wg PN-80/B-03200.

Wartości współczynnika K_d do wzoru $\lambda_{pd} = K_d / \sqrt{R}$ podano w tabl. 4 w zależności od stosunku $\alpha = e/b$ ($b = b_1$ lub b_2 wg rys. 8) oraz parametru η . Dla belek nitowanych przyjmuje się $\eta = 10$, a dla belek spawanych następujące wartości:

- środnik nieuźebrowany $\eta = 0$,
- środnik uźebrowany wzdłużnie
 - w polu między żebrą a pasem obciążonym $\eta = 0$,
 - w polu między żebrą a pasem nieobciążonym $\eta = 0,8$;

Tablica 4

η	α								
	0,5	0,6	0,8	1,0	1,2	1,4	1,6	1,8	≥ 2
	Współczynnik K_d								
0	1840	1725	1540	1345	1205	1095	1030	975	940
0,8	3200	2885	2445	2155	1890	1730	1610	1525	1465
1	3230	2930	2480	2180	1935	1770	1655	1575	1515
2	3260	2975	2550	2280	2055	1900	1795	1715	1655
4	3290	3020	2605	2365	2160	2025	1930	1855	1800
6	3315	3035	2620	2395	2195	2075	1990	1920	1875
10	3325	3045	2640	2420	2245	2125	2045	1990	1950
≥ 30	3345	3050	2670	2465	2315	2225	2160	2115	2080

λ/λ_{pd} - smukłość względna,
 $\lambda = b/g$; $\alpha = e/b$.

w których:

$\nu = 5 - 4m_s^{\min}$, ale nie mniej niż $\nu = 0$,

$m_s^{\min}$ - współczynnik m_s dla najmniejszej spośród smukłości względnych dla poszczególnych składowych stanu naprężenia,

σ_{xg} - naprężenie normalne od zginania w obszarze środnika przylegającym do górnego pasa,

σ_{xsr} - średnia wartość naprężenia normalnego w polu między żebrą wzdłużnym a pasem ściskającym: wówczas m_{sx} określa się dla K_n odpowiadającego $\nu = 1$ oraz $\alpha = e/b_2$

τ_Q - wg 4.7.2.

c) środnik uźebrowany poprzecznie

- obciążony ściskany pas belki, z którym współpracuje szyna (wg 4.7.1) $\eta = \infty$,

- obciążony ściskany pas belki bez współpracy szyny $\eta = 2 \frac{b_p g_p^3}{b_g^3}$,

- obciążony pas rozciągany $\eta = 0,8 \frac{b_p g_p^3}{b_g^3}$

(b , g oraz b_p , g_p - szerokość i grubość środnika oraz ściskanego pasa belki);

d) środnik uźebrowany wzdłużnie i poprzecznie (dotyczy także krótkich żeber poprzecznych) $\eta = 0,8$.

W przypadku belek o przekroju z jedną osią symetrii (np. rys.1), gdy oś obojętna jest przesunięta w kierunku pasa ściskanego $|\sigma_d| > |\sigma_g|$, do obliczeń przyjmuje się wysokość środka $b = 2b_0$ (b_0 - wysokość ściskanej strefy środka) oraz wartości współczynnika K_n (uzupełnienie tabl.14 wg PN-80/B-03200):

$$K_n = 3600 - 1075 \frac{|\sigma_d|}{|\sigma_g|} \quad \text{gdy} \quad 1 < \frac{|\sigma_d|}{|\sigma_g|} \leq 1,35$$

$$K_n = 2150 \quad \text{gdy} \quad \frac{|\sigma_d|}{|\sigma_g|} \geq 1,35$$

4.8.3. Żebra usztywniające środki belek pełnościenne projektuje się wg PN-80/B-03200, przy czym zaleca się:

- a) stosować dwustronne żebra usztywniające m.in. w miejscach występowania stężeń pionowych (zastrzałów),
- b) nie stosować krótkich żebier poprzecznych, jeżeli nie stosuje się żebier wzdłużnych,
- c) na żebra usztywniające stosować stal zwykłej jakości, niezależnie od gatunku stali użytej na środek.

Środki poziomych stężeń pełnościennych (belek hamownych) usztywnia się żebami jednostronnymi (od spodu) stosownie do wyników obliczeń, a bezwzględnie w przypadkach stosunku szerokości środka do grubości większego niż 140.

5. ZALECENIA KONSTRUKCYJNE

5.1. Postanowienia ogólne. Konstrukcję zaleca się projektować z możliwie dużych zespołów, podzespołów i sekcji, z uwzględnieniem możliwości transportowych oraz stosowanych technologii i sprzętu.

W dokumentacji powinny być podane zalecenia co do montażu próbnego zespołów, podzespołów i sekcji lub sposobu wykonania styków, który zapewni prawidłowy montaż konstrukcji na placu budowy; styki głównych dźwigarów mogą być spawane lub śrubowe ciernie.

5.2. Belki. Optymalne rozwiązania belek podsuwnicowych uzyskuje się zwykle przy zastosowaniu nieuźebrowanych belek pełnościennych walcowanych lub spawanych o przekrojach dwuteowych zwykłych lub złożonych. Stosowanie belek kratownicowych a także ażurowych (dwuteowniki podwyższone) nie jest zalecane nawet na tory jednoszynowe.

Belki pełnościenne wolno podparte o rozpiętości do 12 m mogą mieć pasy o stałym przekroju, natomiast przy większej rozpiętości zaleca się stosować pasy o zmiennym przekroju.

Zależnie od obciążenia i rozpiętości belki usztywnienie ściskanego pasa może być wykonane przez poszerzenie pasa lub zastosowanie stężeń kratownicowych albo pełnościen-

nych (np. z blachy żeberkowej); w przypadku belek ze stali o podwyższonej wytrzymałości zaleca się stosowanie stężeń.

5.3. Stężenia

5.3.1. Stężenia poziome. Szerokość stężenia poziomego jest określona zwykle szerokością chodnika i względami konstrukcyjnymi, jednak stosunek szerokości stężenia do długości nie powinien być mniejszy niż 1/20.

Pas zewnętrzny poziomego stężenia można uważać za podparty na głównym dźwigarze belki podsuwnicowej (np. rys.4), gdy zastrzały podpierające są pochylone pod kątem nie większym niż 45° . W przypadku większego pochylenia zastrzałów, zewnętrzny pas stężenia oblicza się z uwzględnieniem ciężaru własnego i obciążeń zmiennych przy rozpiętości równej odstępowi podpór belki.

5.3.2. Stężenia pionowe. Dźwigary boczne (stężenia pionowe wzdłużne) stosuje się w ustrojach belek podsuwnicowych o rozpiętości większej niż 12 m, zwykle dla dźwiganic 5 i 6 grupy natężenia pracy; wówczas górny pas dźwigara bocznego jest jednocześnie zewnętrznym pasem stężenia poziomego.

Pionowe stężenia w linii słupów estakady wymiaruje się, przyjmując do obliczeń siły poziome wg 4.6.

Pionowe stężenia poprzeczne stosuje się w odstępach nie większych niż 6 m.

5.4. Szyny. Rodzaj szyn, tj. przekrój, szerokość główek, gatunek stali - ustalane za pomocą wzorów Hérta na podstawie skupionego docisku koła suwnicy do szyny - przyjmuje się wg charakterystyk technicznych suwnic.

Oś szyny powinna leżeć w płaszczyźnie symetrii przekroju belki; w przypadku belek dwuteowych i teowych - w płaszczyźnie symetrii środka.

Można stosować szyny bezstykowe lub łączone z odcinków z luzem (szczeliną) w granicach 0 ± 2 mm. Styki szyn nie powinny być rozmieszczane w sąsiedztwie (około 600 mm) podpór i styków belki. Styki szyn występujące w miejscach łączenia elementów montażowych konstrukcji powinny być wykonane skośnie ($45 \pm 60^\circ$ względem osi szyny) z zastosowaniem ograniczników zabezpieczających końce szyn przed przemieszczeniem poprzecznym. W przypadku przerwy dylatacyjnej rozwiązanie konstrukcyjne styków szyn powinno zapewniać łagodne przetaczanie się kół suwnicy przez przerwę.

5.5. Połączenia

5.5.1. Połączenia pasów. Pasy belki podsuwnicowej ze środkiem mogą być łączone spoinami czołowymi lub spoinami pachwinowymi o grubości nie mniejszej niż 4 mm. Blachy węzłowe w kratownicowej belce podsuwnicowej powinny być łączone z pasem za pomocą spoin ciągłych, przy czym należy zapewnić łagodne przejście blachy węzłowej w pas.

W dokumentacji powinno być określone (zgodnie z PN-77/B-06200 rozdz. 4) wymagane wykonanie połączeń a w szczególności wykonanie spoin odpowiadające karbom przyjętym w obliczeniach.

5.5.2. Połączenia żeber. Żebro zaleca się łączyć ze środkiem i pasami za pomocą spoin pachwinowych ciągłych o grubości $a = 3$ mm lub większej, wynikającej z obliczenia. Żebro należy spawać bezpośrednio do środka oraz do pasa ściskanego, a do pasa rozciąganego poprzez przekładki.

5.5.3. Połączenie szyn. Szyny mogą być łączone z belką podsuwnicową za pomocą spawania, nitowania, śrubowego połączenia ciernego lub odpowiednich łapek mocowanych śrubami, przy czym:

- spawanie można stosować do prostokątnych szyn umiarkowanie obciążonych,
- w przypadku szyn 6 grupy natężenia pracy jest zalecane mocowanie szyn za pomocą śrub.

Łączniki (łapki, śruby, nity, odcinki spoin) powinny być rozmieszczone po obu stronach szyny w odstępach nie większych niż 700 mm, przy czym zaleca się stosować śruby i nity o średnicy 16 ± 24 mm, a odcinki spoin co najmniej o długości 100 mm i grubości 4 mm.

Gdy przekrój szyny jest uwzględniony w obliczeniach przekroju belki, to połączenie szyny z belką powinno być nitowane, śrubowe ciernie lub spawane spoinami ciągłymi.

5.6. Inne zalecenia. Belki podsuwnicowe powinny być zabezpieczone przed działaniem ognia lub długotrwałym oddziaływaniem ciepła (promieniowanie, konwekcja), powodującym wzrost temperatury ponad 150°C .

Zalecenia i wymagania dotyczące przejść i dojść do dźwignic podano w osobnych przepisach ¹⁾.

Pozostałe zalecenia - wg PN-80/B-03200.

¹⁾ Patrz Informacje dodatkowe.

K O N I E C

Informacje dodatkowe

ZAŁĄCZNIK

PRZYBLIŻONE OBLICZENIE BELEK

1. Belki skrzynkowe. Belkę skrzynkową (rys. Z-1) dopuszcza się obliczać jako cztery współpracujące dźwigary płaskie, o środku skręcania pokrywającym się ze środkiem przekroju, których momenty bezwładności wynoszą jak we wzorach:

$$I_1 = \frac{x_s}{b} \cdot I_{xc}; \quad I_2 = \frac{b - x_s}{b} \cdot I_{xc}; \quad I_3 = \frac{h - y_s}{h} \cdot I_{yc}; \quad I_4 = \frac{y_s}{h} \cdot I_{yc} \quad (\text{Z-1})$$

w których:

I_{xc}, I_{yc} - momenty bezwładności przekroju (całego) względem osi przechodzących przez środek sztywności przekroju, pozostałe oznaczenia wg rys. Z-1.

Gdy belka obciążona jest kilkoma dźwignicami, to w poszczególnych przekrojach przyjmuje się zastępczy układ złożony z siły pionowej, siły poziomej oraz momentu (przyłożonych w środku sztywności przekroju) wg wzorów:

$$V = \sum V_i; \quad H = \sum H_i; \quad M_V = \sum V_i \cdot e_{xi}; \quad M_H = \sum H_i \cdot e_{yi}; \quad M = M_V + M_H \quad (\text{Z-2})$$

w których:

V_i, H_i - poszczególne pionowe i poziome siły działające w danym przekroju,

e_{xi}, e_{yi} - mimośrodki sił (V_i, H_i) względem środka sztywności przekroju belki.

Przekroje dźwigarów płaskich (składników przekroju belki) wymiaruje się przyjmując bezpieczniejszy wariant obciążenia (rys. Z-1):

a) przy założeniu, że rozkład obciążeń poszczególnych dźwigarów jest proporcjonalny do ich sztywności

$$V_1 = V \cdot \frac{x_s}{b} - M \cdot \frac{I_{xc}}{b(I_{xc} - I_{yc})} \quad (Z-3)$$

$$V_2 = V \cdot \frac{b - x_s}{b} + M \cdot \frac{I_{xc}}{b(I_{xc} + I_{yc})} \quad (Z-4)$$

$$H_g = H \cdot \frac{h - y_s}{h} + M \cdot \frac{I_{yc}}{h(I_{xc} + I_{yc})} \quad (Z-5)$$

$$H_d = H \cdot \frac{y_s}{h} - M \cdot \frac{I_{yc}}{h(I_{xc} + I_{yc})} \quad (Z-6)$$

b) przy założeniu, że pas górny przejmuje całe obciążenie poziome

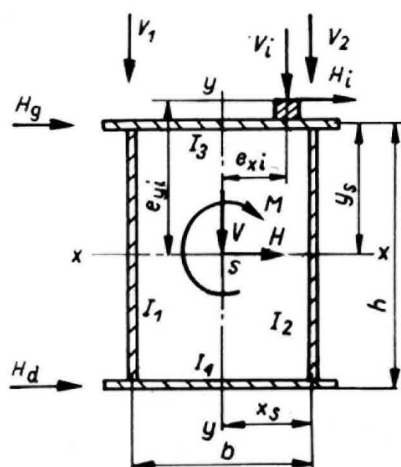
$$V_1 = V \cdot \frac{x_s}{b} - M_V \cdot \frac{I_{xc}}{b(I_{xc} + I_{yc})} - \frac{M_H - H_{ys}}{b} \quad (Z-7)$$

$$V_2 = V \cdot \frac{b - x_s}{b} + M_V \cdot \frac{I_{xc}}{b(I_{xc} + I_{yc})} + \frac{M_H - H_{ys}}{b} \quad (Z-8)$$

$$H_g = H + M_V \cdot \frac{I_{yc}}{h(I_{xc} + I_{yc})} \quad (Z-9)$$

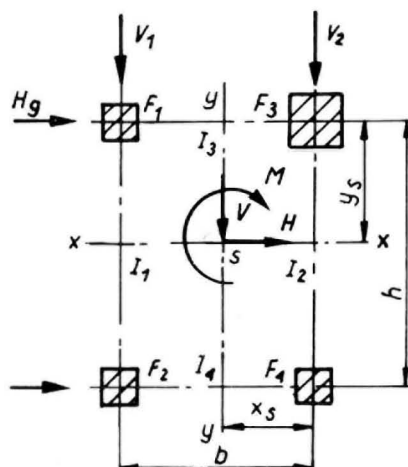
$$H_d = -M_V \cdot \frac{I_{yc}}{h(I_{xc} + I_{yc})} \quad (Z-10)$$

W narożach przekroju belki naprężenia odpowiednio sumuje się uwzględniając przy tym najniekorzystniejsze zwroty sił poziomych (H_i)



BN-81/2912-01-Z1

Rys. Z-1



BN-81/2912-01-Z2

Rys. Z-2

2. Belki kratownicowe przestrzenne (rys. Z-2) dopuszcza się obliczać przy następujących założeniach:

- ustrój przestrzenny zastępuje się czterema kratownicami płaskimi o momentach bezwładności

$$I_1 = \frac{F_1 F_2}{F_1 + F_2} \cdot h^2; \quad I_2 = \frac{F_3 F_4}{F_3 + F_4} \cdot h^2; \quad I_3 = \frac{F_1 F_3}{F_1 + F_3} \cdot b^2; \quad I_4 = \frac{F_2 F_4}{F_2 + F_4} \cdot b^2 \quad (Z-11)$$

- środek skręcania belki pokrywa się ze środkiem sztywności przekroju o współrzędnych

$$x_s = \frac{I_1}{I_1 + I_2} \cdot b; \quad y_s = \frac{I_4}{I_3 + I_4} \cdot h \quad (Z-12)$$

- obciążenie w rozpatrywanym przekroju belki zastępuje się układem sprowadzonym do środka sztywności,

- kratownice płaskie oblicza się analogicznie jak w p. 1 załącznika, podstawiając we wzorach (Z-3 i Z-10):

$I_1 + I_2$ zamiast I_{xc}

$I_3 + I_4$ zamiast I_{yc}

Powyższy tok postępowania może być stosowany również w przypadku ustrojów przestrzennych kratownicowo-błachownicowych.

3. Przepony. W przestrzennych ustrojach jezdni suwnicowych powinny być stosowane przepony:

- ramowe lub pełnościenne w przypadku belek skrzynkowych,

- kratownicowe (prętowe) w przypadku belek kratownicowych lub kratownicowo-błachownicowych.

Przepony należy stosować w odstępach (t) nie większych niż 5 m, przy jednoczesnych warunkach: $t \leq 2h$ oraz $t \leq 2e_k$

(h - wysokość belki, e_k - rozstaw kół suwnicy).

Przeponę oblicza się przyjmując działanie, wzdłuż przekątnej przekroju belki, siły ściskającej

$$P = \frac{Vhd}{\frac{I_2}{I_4} b_2 + \left(\frac{I_2}{I_1} + 1 \right) h^2} \quad (Z-13)$$

w którym:

V - nacisk koła suwnicy (ze współczynnikiem dynamicznym),

d - przekątna przekroju belki.

Jeżeli odstęp przepon jest większy od rozstawu kół suwnicy, to do licznika wzoru (Z-13) wprowadza się mnożnik zależny od liczby kół suwnic mieszczących się w odstępnie przepon:

$(2 - \frac{e_k}{t})$ - przy dwóch kołach,

$(3 - 2\frac{e_k}{t})$ - przy większej liczbie kół.

Jeżeli przeponę stanowi pojedynczy pręt, to jego smukłość nie powinna być większa niż $\lambda = 80$.

W złożonych przypadkach obciążenia belki obciążenie przepony zaleca się wyznaczać analitycznie.

INFORMACJE DODATKOWE

1. Instytucja opracowująca normę - Centralny Ośrodek Badawczo-Projektowy Konstrukcji Metalowych MOSTOSTAL.

2. Istotne zmiany w stosunku do BN-65/8814-04

- a) wprowadzono jako obowiązującą metodę wymiarowania wg stanów granicznych,
- b) wprowadzono nowe gatunki stali o podwyższonej wytrzymałości,
- c) wprowadzono nowy sposób obliczania prętów ściskanych i zginanych oraz sprawdzania stateczności miejscowej,
- d) wprowadzono unowocześnioną metodę ustalania wytrzymałości jak i sposobu obliczania połączeń.

3. Normy i dokumenty związane

PN-80/B-02010 Obciążenia w obliczeniach statycznych. Obciążenie śniegiem

PN-77/B-02011 Obciążenia w obliczeniach statycznych. Obciążenie wiatrem

PN-64/B-02012 Obciążenia w obliczeniach statycznych. Obciążenie suwnicami mostowymi

PN-72/B-02013 Obciążenie w obliczeniach statycznych. Obciążenie torów jezdnych urządzeniami dźwigowo-transportowymi: podwieszonymi

PN-80/B-03200 Konstrukcje stalowe. Obliczenia statyczne i projektowanie

PN-77/B-06200 Konstrukcje stalowe budowlane. Wymagania i badania

PN-72/H-84018 Stal niskostopowa o podwyższonej wytrzymałości. Gatunki

PN-72/H-84020 Stal węglowa konstrukcyjna zwykłej jakości ogólnego przeznaczenia. Gatunki

PN-62/H-93410 Szyny dźwigowe

PN-79/M-06503 Dźwignice. Podział dźwignic na grupy naładowania pracy

PN-74/M-06514 Dźwignice. Obciążenia w obliczeniach ustrojów nośnych dźwignic

PN-79/M-06515 Dźwignice. Podstawowe zasady wymiarowania stalowych ustrojów dźwignic

PN-81/M-45013 Technika bezpieczeństwa. Urządzenia bezpieczeństwa wciągarek, suwnic, żurawi i dźwignic linowych

Zarządzenie nr 60 Ministra Budownictwa i Przemysłu Materiałów Budowlanych z dnia 4 października 1969 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać przejścia i dojścia do dźwignic zainstalowanych na stałe w obiektach budowlanych (Dz. Bud. nr 15, poz. 49 z dnia 31 października 1969 r.)

4. Autor projektu normy - prof. dr inż. Władysław Bogucki.

5. Wydanie 3 - stan aktualny: lipiec 1985 r.; uaktualniono normy związane.